

Segun Sir L. Jenkins, parece que durante el reinado de Jacobo I y de Carlos II, la aproximacion de los buques extranjeros á las costas de Inglaterra, de manera que impidiesen el comercio ingles, era prohibida, y que de las presas hechas por los buques extranjeros en los límites de King's Chambers, la corte de almirantazgo exigia la restitucion. Por una acta adoptada en 1736 (9 Geo. II, cap. 35), se decidió que la jurisdiccion territorial se entenderia á una distancia de cuatro leguas marinas de las costas, por lo relativo á las leyes de navegacion y de aduana. Una disposicion semejante se encuentra en los reglamentos de aduana de los Estados-Unidos, y en los dos paises estas disposiciones se han reconocido como conformes al derecho de gentes (1).

§. 8.  
Derechos  
de pesca.

El derecho de pesca en las aguas vecinas á las costas de un Estado, pertenece esclusivamente á los súbditos de él. El ejercicio de este derecho entre la Francia y la Inglaterra, se arregló por un convenio celebrado en 1839. El artículo 9.º de dicho convenio dice: que "Los súbditos de S. M. el rey de los franceses gozarian del derecho esclusivo de pesca en el rádio de tres millas, comenzando desde la parte baja del mar por toda la estension de las costas de Francia, y los súbditos de S. M. Británica gozarian del derecho esclusivo de pesca en un rádio de tres millas, comenzando desde la parte baja del mar por toda la estension de las costas de las Islas Británicas.

"En la inteligencia de que sobre la parte de costas de la Francia, que se encuentra entre el cabo *Carteret* y la punta de *Monga*, el derecho esclusivo de pesca no perte-

(1) *Life and works of Sir L. Jenkins*, vol. 11, p. 727, 728, 780.—*Opinion of the United-States Attorney-General on the capture of the British ship Grange in the Delaware bay*, 1793.—*Waite's American State papers*, vol. 1, p. 75.—*Dodson's Admiralty Reports*, vol. 11, p. 245.—*Le Louis*,—*Granch's Reports*, vol. 11, p. 187.—*Vattel, Droit des gens*, liv. 1, chap. XX, §. 281.

necerá mas que á los súbditos franceses, dentro de los límites mencionados en el artículo 1.º de la convencion.

"Se entiende igualmente, que el rádio de tres millas fijado como límite general del derecho esclusivo de pesca sobre las costas de ambos paises, será medido por las bahías donde el estrecho no esceda de diez millas, comenzando por una línea recta tirada del uno al otro cabo (1)."

Por el artículo primero de la convencion hecha en 1818, entre la Gran-Bretaña y los Estados-Unidos, se asignaron ciertos límites para la pesca á los ciudadanos de los Estados Unidos, sobre las costas de las posesiones británicas en América; fuera de estos límites les estaba prohibido á dichos ciudadanos, el pescar en un rádio de tres millas de estas costas (2).

Mas allá de las bahías, golfos, embocaduras de rios y estrechos, que se encuentran sobre las costas de un Estado, algunas naciones han pretendido tener derecho á una jurisdiccion sobre ciertas partes del mar, fundándose para ello en un uso de mucho tiempo. Tal ha sido, por ejemplo, la soberania que reclamó la república de Venecia sobre el mar Adriático. La supremacia marítima reclamada por la Gran-Bretaña, sobre los mares que bañan sus costas (*Narrow seas*), consiste solamente en exigir ciertos honores para el pabellon ingles en estos mares. Esta supremacia nunca ha sido generalmente reconocida (3).

Si la navegacion de dos mares unidos por un estrecho, es libre, la navegacion del estrecho debe serlo tambien. Cuando las riberas de este estrecho están formadas por el territorio de un mismo soberano; y que el estrecho

§. 9.  
Pretensiones á ciertas partes de la mar, fundadas sobre la prescripción.

(1) *Annales maritimes et coloniales*, 1839, 1re. partie, p. 281.

(2) *Elliot's Diplomatic code*, vol. 1, p. 281.

(3) *Vattel, Droit des gens*, liv. I, chap. XXIII, §. 289.—*Martens, Précis du droit des gens moderne de l'Europe*, liv. II, chap. 1, §. 42.—*Edinburgh Review*, vol. XI, art. 1, p. 17—19.

tenga tan poco ancho, que quede á tiro de cañon de ambas riberas, la jurisdiccion absoluta de dicho soberano, se limita por el derecho que tienen las otras naciones á comunicarse libremente de un mar á otro. Este derecho, sin embargo, puede modificarse por un convenio especial, cuando el paso libre por el estrecho pueda comprometer la seguridad del Estado donde se encuentra. Asi es que puede permitirse el tránsito á los buques mercantes de las naciones que tengan derecho de atravesar los dos mares, y prohibírseles á los de guerra, en tiempo de paz.

\* El mar Negro, el Bósforo y los Dardanelos.

Mientras que las riberas del mar Negro, estuvieron exclusivamente sometidas á la Turquía, á este mar podia propiamente llamársele *mare clausum*, y la Puerta Otomana tenia incuestionablemente el derecho de impedir, á los buques extranjeros, el paso por el estrecho que lo une con el mar Mediterráneo. Pero despues, á consecuencia de las adquisiciones territoriales hechas por la Rusia, y los establecimientos de comercio formados por ella en sus contornos, hicieron que este imperio, así como las otras potencias europeas, adquiriesen el derecho de navegar libremente en los Dardanelos y en el Bósforo. Este derecho fué espresamente reconocido en el artículo 7.º del tratado de Andrinópolis, firmado en 1829, entre la Rusia y la Puerta, tanto con relacion á los buques rusos, como respecto de los de las otras potencias que estuviesen en paz con la Puerta (1).

El derecho que tienen los buques extranjeros para navegar en estos mares, no se estiende á los buques de guerra. La antigua regla del imperio Otomano, que prohibia la entrada de los buques de guerra extranjeros al Bósforo y á los Dardanelos, fué espresamente marcada en los tratados concluidos en Lóndres el 13 de Julio de 1844, entre las cinco grandes potencias.

(1) Martens, *Nouveau Recueil*, t. VIII, p. 143.

El artículo primero de este convenio, contiene por una parte la resolucion del sultan, de mantener para el porvenir esta regla del imperio Otomano, y no permitir en tiempo de paz, la entrada por estos estrechos á ningun buque de guerra; y por otra parte, el compromiso que contrajeron las cinco grandes potencias, de respetar la determinacion del sultan, y de conformarse con el principio ya indicado.

En el artículo segundo se estipuló, que una vez declarada la inviolabilidad de esta antigua regla del imperio, el sultan se reservaba el derecho de acordar permisos para que entrasen por los estrechos, los pequeños buques armados, que se hallasen al servicio de las legaciones de las potencias amigas de la Puerta (1).

La supremacia reclamada por el rey de Dinamarca sobre el Sund y los dos Belts, estrechos entre el mar Báltico y el Océano, descansa, segun los publicistas daneses, en la prescripcion sancionada por una larga série de tratados con las otras potencias. Segun estos escritores, la soberania sostenida por el rey de Dinamarca, la ha ejercido tiempo ha, en virtud de la proteccion dada al comercio contra los piratas y otros enemigos, por medio de buques armados en las costas, y por haber evitado los peligros de la mar con el establecimiento de faros. Los daneses fueron, por mucho tiempo, dueños de las dos riberas del Sund: la provincia de Scania no fué cedida á la Suecia, sino por el tratado de Roeskild en 1658, confirmado despues por el de 1660, en el cual se estipuló, que la Suecia no deberia jamas reclamar los derechos del Sund, sino que únicamente se conformaria con una compensacion por mantener los faros sobre las costas de la Scania. El derecho esclusivo de Dinamarca, fué reconocido desde 1368, por un tratado que celebró con las ciu-

Soberania del rey de Dinamarca sobre el Sund y los Belts.

(1) Wheaton, *Histoire du droit des gens*, t. 11, p. 260.

dades asiáticas, y por el de 1490 con Enrique VII, rey de Inglaterra, en el cual estaba prohibido á los buques ingleses, pasar por el gran Belt y el Sund, excepto en el caso de una necesidad absoluta, y aun en este caso, debían pagar los derechos en Wiburgo, como si hubiesen pasado el Sund á Elseneur. En el tratado concluido en Speier en 1544, con el emperador Carlos V, y que se considera ordinariamente como el primer acto de reconocimiento de la Dinamarca, para exigir este impuesto en el Sund, se estipuló solamente que los comerciantes flamencos que caminaron por él pagarían el mismo derecho de tránsito.

El tratado concluido en 1645 en Cristianópolis con los Países-Bajos, es el convenio mas antiguo que indica de una manera cierta la tarifa de los derechos que se habían de exigir á los buques holandeses que pasaran por el Sund y el gran Belt. Esta tarifa fijó tambien los derechos que había de pagar cada uno de los objetos indicados en la lista, y ordenó que "las mercancías no enumeradas debían pagar, segun el uso del comercio que se hubiese adoptado en la práctica de muchos años" (1).

En 1701 se concluyó un tratado entre los dos Estados, para esclarecer la oscuridad del de Cristianópolis, con relacion á las mercancías no enumeradas en la tarifa. Segun el art. 3 de este nuevo tratado, se declaró, que en cuanto á los objetos no especificados en el primer tratado, "los derechos del Sund serían pagados segun su valor, es decir, segun los lugares de donde viniesen así pagarían un derecho fijo de uno por ciento de su valor" (2).

Desde entonces los dos tratados de 1645 y de 1701,

(1) Scherer, *der Sundzoll, seine Geschichte, sein jetziger Bestand und seine staatsrechtlich-politische Lösung*, §. 205.

(2) Scherer, *der Sundzoll, etc.*, §. 205.

constituyeron la ley convencional sobre los derechos del Sund. Ellos son constantemente citados en los tratados posteriores entre la Dinamarca y las otras potencias, como que forman la escala normal, segun la que estos derechos deben ser arreglados con respecto á las naciones privilegiadas. Las que no lo son pagan el antiguo derecho sobre los artículos enumerados, y un cuarto por ciento de las mercancías no enumeradas (1).

Una revision de la antigua tarifa de los derechos del Sund de 1645, tuvo lugar á consecuencia de los convenios concluidos en Lóndres y el Elseneur en 1841, entre la Dinamarca y la Gran-Bretaña. Segun este arreglo, se fijaron los derechos sobre las mercancías no enumeradas y se redujeron los otros; igualmente se corrigieron los abusos sobre la manera de hacer efectivo el cobro de estos derechos (2).

El mar Báltico se considera por las potencias marítimas que tienen dominio sobre sus costas, como un mar cerrado en tiempo de guerra á todas las potencias que tienen allí posesiones. Este principio se anunció en los tratados de neutralidad armada en 1780 y de 1800, y en el de 1794 entre la Dinamarca y la Suecia. A consecuencia de la declaracion de guerra en 1807 de la Rusia contra la Gran-Bretaña, la inviolabilidad del mar Báltico y las garantías recíprocas concedidas por las potencias bálticas, fueron consideradas por la Rusia circunstancias agravantes de la injusticia de la Gran-Bretaña, cuando entraron sus buques en el Sund y bombardearon á Copenhague. El gobierno ingles por su parte negaba que hubiese jamas admitido los principios sobre los que se

Convención  
de 1841.

¿La navegación en el mar Báltico está prohibida?

(1) Schlegel, *Staatsrecht des Königreichs Dänemark*, thl. 1, cap. VII, §. 27-29.

(2) Scherer, *der Sundzoll, etc.*, Beilage, Nr. 8-9.—Wheaton, *Histoire du Droit des gens*, t. 1, p. 205-213.

hace descansar la inviolabilidad del mar Báltico, aunque en algunas circunstancias haya parecido que los reconocía.

§ 10.  
Controversia sobre la soberanía de los mares.

La cuestion de la soberanía de los mares, á decir verdad, no ha sido tratada aún por los publicistas mas célebres. Grocio, en su tratado sobre las leyes de la paz y de la guerra, no ha dejado de admitir la posibilidad de apropiarse las aguas vecinas de un territorio; cita una porcion de autores antiguos para probar que una soberanía mas estensa ha sido sancionada por el uso y por la opinion. Pero Grocio ha restringido siempre esta soberanía á ciertos límites. Tambien todas las veces que habla sobre este punto, lo hace refiriéndose á una parte de la mar [*pars maris*], y nunca á todo el Océano (1). En su obra de *Mare liberum*, publicada en 1609, habia sostenido ya el derecho comun de los hombres á la libre navegacion, al comercio y á la pesca en el Atlántico y en el Pacífico, contra las pretensiones exclusivas de la España y del Portugal, fundadas sobre la prioridad del descubrimiento. La pretension á la soberanía de los mares que rodean á las islas británicas sostenida por el soberano de estas islas, fué defendida por Albericus Gentilis, en su *Advocatio hispanica*, publicada en 1613. En la obra intitulada *Mare clausum*, publicada por Selden en 1635, los principios generales adoptados por Grocio, fueron puestos en cuestion, y las pretensiones de la Inglaterra fueron todavia mas fuertemente defendidas que por Gentilis. Fray Pablo Sarpi, el célebre historiador del concilio de Trento, escribió tambien una defensa de las pretensiones de la república de Venecia á la soberanía del mar Adriático (2). Bynkershoek ha examinado la cuestion, en una de sus primeras obras, con esa claridad y vigor que caracterizan todos los escritos de ese célebre publicista. El

(1) Grotius, *de jure belli ac pacis*, lib. II, cap. III, §. 8-13.

(2) Paolo Sarpi, *Del dominio del mare Adriatico e sui reggioni per il jus belli della serenissima republica di Venezia*. Venet. 1676. 1n-13.

admite que las partes de la mar pueden someterse á una soberanía esclusiva, aunque niega la validez de esas pretensiones del soberano de Inglaterra á la soberanía de los mares que rodean á este Estado, porque dice que estos mares no han estado sometidos, sin interrupcion, á su dominio (1). Puffendorf adopta el principio de que en un mar pequeño la soberanía pertenece al soberano del pais que lo rodea, ó bien se divide entre todos los soberanos que habiten sobre sus costas, como sucede en el caso de un lago, en cuyas orillas residan muchos propietarios. La idea de que en el mar pleno pueda haber la propiedad, la rechaza con indignacion (2). Tambien puede considerarse la autoridad de Vattel como esplicita en el mismo sentido, sin que se debilite porque haya dicho que aunque el derecho de pesca no puede reclamarse por un Estado, bajo el pretesto de un uso inmemorial, ni perderse por los otros en virtud del principio de prescripcion, ó por la falta de uso; sin embargo, aquello puede suceder, cuando la falta de uso revela un consentimiento, y viene á ser tambien un título en favor de una nacion contra otra (3).

Las razones de que se han servido por una y otra par-

(1) *De dominio maris*, Opera minora, Dissert. V. Publié pour la première fois en 1702.

Nihil addo, quam sententiae nostrae hanc conjectionem: Oceanus, qua patet, totus imperio subjici non potest; pars potest, possunt et maria mediterranea, quotquot sunt, omnia. Nullum tamen mare mediterraneum, neque ulla pars Oceani ditione alicujus principis tenetur, nisi qua in continentis sit imperio. Pronunciamus *mare liberum*, quod non possidetur vel universum possideri nequit, *clausum*, quod post justam occupationem navi una pluribusve olim possessum fuit, et si est in fatis, possidebitur post haec; nullum equidem nunc agnoscimus subditum, cum non sufficiat id affectasse, quin vel aliquando occupasse et possedisset, nisi etiam nunc duret possessio, quae gentium hominibus est nulli; ita libertatem et imperium, quae laud facile miscentur una se de locamus. (Ibid, cap. VII ad finem.)

(2) *De jure naturae et gentium*, lib. IV, cap. V, §. 7.

(3) Vattel, *Droit des gens*, liv. I, chap. XXIII, §. 279-286.

te en esta discusión, son sumamente vagas y poco concluyentes. Porque efectivamente no hay mas que dos razones decisivas en la cuestión. La primera, que es toda física, bastaría por sí sola; si se une, pues, á la segunda, que es de una naturaleza moral, la cuestión quedará decidida.

I. Una cosa no puede ser de la propiedad de un hombre, á menos que no tome posesion de ella. Para que el mar pudiese ser propiedad de una nacion, seria necesario que pudiera tomar posesion de él y conservarlo, lo cual es absolutamente imposible.

II. En segundo lugar, el mar es un elemento que pertenece á todos los hombres, lo mismo que el aire; ninguna nacion tiene, pues, derecho á apropiárselo, cuando esto es por otra parte físicamente imposible.

Está demostrado, pues, que el mar es libre, y que por consiguiente su uso es comun á todos (1).

Segun hemos visto ya, por el uso general de las naciones que forma la base del derecho internacional, el territorio marítimo de cada Estado, se estiende:

1.º A los puertos, ensenadas, bahías, embocaduras de los rios, y á las partes del mar pertenecientes al territorio de cada Estado.

2.º A una estension de una legua marina de las costas, ó bien á la distancia que pueda alcanzar el tiro de un cañon.

3.º A los estrechos que unen dos mares y están dominados á tiro de cañon de las dos riberas (2).

Las consideraciones para que ningun Estado se pueda atribuir el derecho absoluto de propiedad sobre el mar pleno, no pueden aplicarse á las partes comprendidas en la enumeracion precedente.

(1) Ortolan, *Regles internationales de la mer*, vol. 1, p. 123-126.

(2) Vide supra, §. 6-9.

1.º Así es que por lo relativo á los puertos, ensenadas, bahías y embocaduras de los rios, el derecho de propiedad esclusivo de un Estado puede mantenerse, sin que se alteren en nada los principios asentados sobre la libertad del mar pleno. En efecto, el Estado cuyo territorio es bañado por estas aguas, tiene el poder físico de obrar perpetuamente sobre ellas, al mismo tiempo que el derecho de escluir de allí á cualquiera otro Estado, cuyas dos circunstancias, como hemos visto, constituyen la posesion. Estas aguas no pueden considerarse como pertenecientes al género humano en general, sino á los que habitan el territorio vecino. Todo Estado posee, pues, el derecho de escluir á cualquiera otro de estas aguas: este derecho puede modificarse, sin embargo, por convenios, sean tácitos ó espresos; pero su existencia se funda en la independencia reciproca de las naciones, que autoriza á cada Estado para deliberar por sí mismo la manera con que deba ejercer este derecho.

2.º Parece á primera vista que estas consideraciones no deben aplicarse igualmente á las partes del mar que bañan las costas de un Estado. El poder físico para ejercer un derecho de propiedad esclusivo en determinados limites, existe solo en cierta medida; pero el poder moral que le está anexo no se estiende mas que á escluir la accion de toda otra nacion, que pudiera perjudicar el derecho del Estado á que pertenecen. Esto se funda en la consideracion de que es conveniente esceptuar á un Estado neutro, en tiempo de guerra, de todo acto de hostilidad en los limites de un lugar marino de sus costas. Algunas veces se ha estendido tambien el ejercicio de este derecho á escluir á otras naciones del uso de estas aguas, tanto en tiempo de guerra como en el de paz, por ejemplo, para la pesca. Esta pretension está consagrada, tanto por el uso como por convenios especiales, y puede

considerársele como que forma parte del derecho positivo de gentes (1).

3.º Con relacion á los estrechos que sirven de comunicacion entre dos mares, el derecho de propiedad y de jurisdiccion del Estado, que tiene posesiones en uno y otro lado, puede modificarse por el derecho que tienen todas las naciones de navegar en los mares que une el estrecho. Por ejemplo, si las dos riberas del estrecho de Gibraltar estuviesen sometidas á una misma potencia, la navegacion no por eso seria menos libre, puesto que sirve de comunicacion entre el Océano Atlántico y el mar Mediterráneo. Así sucede tambien, segun hemos visto ya, respecto de la navegacion de los Dardanelos y del Bósforo, la cual es libre para todas las naciones, aunque con la condicion de que deben sujetarse á ciertas reglas indispensables para la seguridad del imperio Otomano (2).

§ 11.  
De los rios  
que forman  
parte del  
territorio  
de un Esta-  
do.

El territorio de un Estado comprende los lagos, los mares y los rios que están enteramente dentro de sus límites. Los rios que corren á lo ancho de un Estado forman tambien parte de su territorio. Cuando un rio navegable forma la frontera entre dos Estados, la mitad de su corriente [*Thalweg*] se considera como la línea fronteira de los dos Estados, y se presume que la navegacion es libre para los dos Estados limitrofes. Sin embargo, esta presuncion puede destruirse si existen pruebas de que un Estado haya ejercido por mucho tiempo los derechos de soberania sobre el rio en cuestion.

§ 12.  
Derechos  
de tránsito  
inocente  
por los rios  
que atravie-  
san muchos  
Estados.

De las cosas cuyo uso es indispensable, tales como la mar y las aguas corrientes, no puede concederse propiedad á alguno, de manera que escluya á los demas el derecho á servirse de la misma cosa, siempre que este uso

(1) Vattel, *Droit des gens*, liv. I, chap. XXIII, §. 287.—Martens, *Precis du Droit des gens moderne de l'Europe*, §. 153.

(2) Voir, dans mon Histoire du droit des gens, les discussions qui eurent lieu. á ce sujet, entre la Turquie et la Grand-Bretagne, t. II, p. 256-260.

no incomode al propietario legítimo. A esto es á lo que se ha dado el nombre de "*uso inocente*." Ya hemos visto que la jurisdiccion de un Estado sobre los estrechos ó brazos de mar que pasan por su territorio y comunican con otro Estado, ó con los mares comunes para todos los hombres, no escluye á las otras naciones del derecho de atravesar libremente por estos estrechos. El mismo principio se aplica á los rios que corren de un Estado á otro á la mar, ó en el territorio de un tercer Estado. El derecho de navegar con objetos de comercio un rio, que atraviesa muchos Estados, es comun á todas las naciones que habitan sus riberas; pero siendo este un *derecho imperfecto*, su ejercicio puede modificarse por la seguridad de los Estados interesados, y no puede asegurarse de una manera eficaz sino por convenios recíprocos (1).

El ejercicio de este derecho entraña el accidental de servirse de todos los medios necesarios para el goce del derecho principal. Así es que el derecho romano, que considera los rios navegables como propiedad pública y comun, declara que el derecho de servirse de las riberas de un rio comprende tambien el de hacer uso de sus aguas, y que el derecho de navegacion trae consigo el de atraer los buques á las riberas y descargarlos allí. Los publicistas aplican este principio del derecho romano á las relaciones de las naciones, y pretenden que es una consecuencia necesaria del derecho libre de navegacion (2).

Tanto el derecho accidental como el principal, son imperfectos por su naturaleza, y para su ejercicio deben consultarse las ventajas que de ellos saquen ambas partes.

§ 13.  
Derecho  
accidental  
del uso de  
las riberas  
de un rio.

§ 14.  
Estos de-  
rechos son  
imperfectos  
por su na-  
turaleza.

(1) Grotius, de *Jure belli ac pacis*, lib. II, cap. II, §. 12-14; cap. III, §. 7-12.—Vattel, *Droit des gens*, liv. II, chap. IX, §. 126-130; chap. X, §. 132-134.—Puffendorf, de *Jure naturae et gentium*, lib. III, cap. III, §. 3-6.

(2) Grotius, de *Jure belli ac pacis*, lib. II, cap. II, §. 2.—Puffendorf, de *Jure naturae et gentium*, lib. III, cap. III, §. 8.—Vattel, *Droit des gens*, liv. II, chap. IX, §. 129.

§ 15. Modificación de estos derechos por medio de convenios. Los que están en el ejercicio ó goce de estos derechos pueden renunciarlos enteramente, ó modificarlos de la manera que les convenga por medio de convenios. Un ejemplo patente de semejante renuncia se encuentra en el tratado de Westfalia de 1648, confirmado por otros tratados posteriores. En virtud de estos tratados, la navegacion del Escalda fué cedida por las provincias belgas en favor de Holanda. La violacion de estas estipulaciones por la Francia, durante su intervencion en los negocios de los Países-Bajos en 1792, fué uno de los principales motivos de la guerra entre la Francia, la Gran-Bretaña y la Holanda. Los tratados de Viena dejaron la navegacion del Escalda bajo el mismo pié que el del Rhin y los otros grandes rios de la Europa; y en el tratado de 1831, que proclamó la separacion de la Bélgica y de la Holanda, se estipuló la libre navegacion del Escalda, excepto ciertos estrechos prohibidos para la Holanda (1).

§ 16. Tratados de Viena respecto á la navegacion de los grandes rios de Europa. Por el tratado de Viena de 1815, la navegacion mercantil de los rios que dividen diferentes Estados, ó que corren atravesando su territorio, se declaró libre en toda la estension de su curso, á condicion de que deberia observarse la policia de la navegacion.

Por el anexo XIV de la acta final del congreso de Viena, la libre navegacion del Rhin se acordó para todo su curso, y se hicieron reglamentos particulares por lo que respecta á este rio, así como para el Necker, le Mein, la Meuse y el Escalda, que se declararon libres desde el estrecho en que comienzan á serlo hasta sus embocaduras. Semejantes reglamentos se hicieron para la navegacion del Elba por los Estados situados en la ribera de este rio, en una acta firmada en Dresde en 12 de Diciembre de 1821. Estipulaciones por las cuales las potencias interesadas en ellas garantizarian la libre navega-

(1) Wheaton, *Histoire du Droit des gens*, t. 1, p. 345.

cion del Vistula y de los otros rios de la Polonia. Estas estipulaciones que se insertaron en el tratado de 3 de Mayo de 1815, entre la Austria y la Rusia, y en el firmado el mismo dia entre la Rusia y la Prusia, se confirmaron despues por la acta final del congreso de Viena. Esta acta estiende tambien los mismos principios á la navegacion del Pó (1).

La interpretacion de estas estipulaciones relativas á la libre navegacion del Rhin, ocasionó un litigio entre el gobierno de los Países-Bajos y los otros Estados situados en la ribera del mismo rio, é interesados en el comercio que allí se hace. El gobierno nerlandes reclamó el derecho esclusivo de arreglar y de estender el comercio en los límites de su territorio hasta los lugares en que los diversos brazos del rio se dividen y van á dar á la mar. Para sostener esta pretension se alegaba que la espresion "*hasta la mar*," de los tratados de Paris y de Viena, no era sinónimo de esta otra, "*en la mar*," y que aun cuando se interpretara la letra de estos tratados en este sentido, seria preciso restringirla á solo la corriente del Rhin, el cual no era navegable hasta su embocadura. La masa de las aguas que forman este rio se divide cerca de Nimégue en tres grandes canales naturales, el Waal, el Lech y el Issel: el primero descende por Gorcum, de donde toma el nombre de Meuse: el segundo acercándose á la mar por Rotterdam; y el tercero, que se dirige hácia el Norte por Zütphen y Deventer, y que cae en el Zuydersée.

De estos tres canales ninguno es conocido con el nombre de Rhin, el cual solo se ha dado á un pequeño rio que se separa del Lech en Wycle, toma su curso por Utrecht y Leyde, y dispersando poco á poco sus aguas, las pierde en las arenas del Kulwyck. El propio rio Rhin, que por los motivos espresados deja de ser navegable, se

§ 17. Navegacion del Rhin.

(1) Acte final del congres de Vienne, art. 96—114—118.

sustituye con el Lech por el consentimiento de todas las potencias interesadas en la cuestion; y en seguida el gobierno nerlandes consintió en que el Waal sustituyese al Lech.

Ademas de esto, las potencias que solicitaban la libre navegacion del rio, sostuvieron que las estipulaciones del tratado de Paris de 1814, en virtud de las que la Holanda, que estaba bajo la soberania de la casa de Orange, debia recibir un aumento de territorio, y en virtud de las cuales deberia tambien ser libre la navegacion del Rhin recíprocamente desde el punto que fuere navegable hasta la mar, debian esencialmente estar unidas, segun la intencion de las potencias aliadas que eran partes contratantes del tratado. Esta intencion se llenó por el congreso de Viena, el cual reunió la Bélgica á la Holanda, y al mismo tiempo confirmó la libre navegacion del Rhin como condicion del aumento de territorio aceptado por el gobierno holandes. El derecho de libre navegacion de este rio, decian que incluia necesariamente el derecho de hacer uso de las diversas aguas que lo unen á la mar, y que la espresion "*hasta la mar*" podria entenderse en este sentido, como equivalente de la espresion "*en la mar*." La pretension, pues, del gobierno holandes, para establecer impuestos en los pasos principales del rio hasta la mar, haria enteramente inútil para los otros Estados el privilegio de navegar en el Rhin en los límites del territorio de los Países-Bajos (1).

Despues de una prolongada negociacion, se decidió al fin esta cuestion, con el convenio concluido en Mayence el 31 de Marzo de 1831, entre todos los Estados de la ribera del Rhin, segun el cual la navegacion del rio se declaró libre desde el punto en que es navegable hasta la mar (*Bis in die Sée*), comprendiéndose en ello sus dos

(1) *Annual register*, 1826. Vol. LXXVIII, p. 259—263.

principales embocaduras en los límites del reino de los Países-Bajos, el Lech y el Waal como prolongacion del Rhin, pasando por Rotterdam y Briel por el primero de sus pasos, y por Dordrecht y Helvoetsluys por el último, con el derecho de hacer uso del canal de Voerne para comunicar por el Helvoetsluys. En este tratado se estipuló por parte del gobierno nerlandes, que en el caso en que los pasos á la mar por el Briel y Helvoetsluys dejasen de ser navegables á consecuencia de causas naturales ú obstrucciones artificiales, este gobierno estaria obligado á indicar otras comunicaciones tan cómodas como las que tienen sus propios súbditos. Este convenio contiene tambien reglamentos detallados para mantener la policia del rio y fijar la tarifa de los derechos que deban imponerse á los buques y mercancías, ya en su paso para la mar cuando atravesen el territorio nerlandes, ó ya en su regreso remontando el rio, ó por último, por los puertos de los diversos Estados litorales del Alto Rhin (1).

Por el tratado de paz firmado en Paris en 1763, entre la Inglaterra, la Francia y la España, el Canadá se cedió á la Inglaterra por la Francia, y la España le cedió la Florida: la frontera entre las posesiones inglesas y francesas se estableció con una línea imaginaria trazada en la mediania del Mississippi, desde su nacimiento hasta el Iberville, y al traves de este último rio y los lagos Maurepas y Pontchartrain hasta la mar. El derecho de navegacion en el Mississippi se le concedió á los ingleses en toda su estension, sin quedar sometidos á ningun pago. Poco despues la Luisiana fué cedida á la España por la Francia, y por el tratado de Paris de 1763 la Florida se devolvió á la España. En el entre tanto la independencía de los Estados-Unidos fué reconocida, y la navegacion del

§ 18.  
Navega-  
cion del  
Mississippi.

(1) Ch. D. Martens, *Recueil manuel et pratique*, t. IV, p. 271.  
T. I.—27



Mississippi se permitió á sus ciudadanos por el tratado concluido entre ellos y la Inglaterra. Pero la España que poseía las dos riberas del río desde su embocadura, y aun un poco mas alto, pretendió tener un derecho esclusivo á la navegacion desde la embocadura hasta el punto en que la frontera meridional de los Estados-Unidos toca la del río. Los Estados-Unidos se resistieron á esta pretension, y sostuvieron sus derechos de participacion en la navegacion del Mississippi fundándolo en los tratados de 1763 y de 1783, como tambien en el derecho natural y de gentes. Las discusiones entre los dos gobiernos terminaron con el tratado de 1795, firmado en el Real de San Lorenzo, cuyo art. 4.º declaró que la navegacion del Mississippi quedaria libre en toda su anchura y longitud para los ciudadanos de los Estados-Unidos, y el 22 les permitia depositar las mercancías en el puerto de Nouvelle-Orleans, y de esportarlos de allí sin pagar otros derechos que el arrendamiento de los depósitos. La adquisicion que hicieron los Estados-Unidos en seguida de la Luisiana y de la Florida, que encerró el río dentro del territorio de la república, y la estipulacion que aseguraba á los súbditos de la Gran-Bretaña (tratado de 1783) la navegacion del Mississippi, que no fué renovada en el tratado de Gand de 1814, aseguraron á los Estados-Unidos esclusivamente el derecho de navegacion en el Mississippi.

En otra obra (1) hemos hecho un análisis de la discusion que tuvo lugar entre los gobiernos americano y español respecto á la navegacion del Mississippi, por cuyo motivo nada diremos aquí sobre esto. Nos bastará recordar que el gobierno americano fundaba su derecho á la participacion con la España en la navegacion del Mississippi sobre el principio de que el Océano pertenece á todos los hombres, y los ríos á todos los Estados que ocupan sus riberas.

(1) Wheaton, *Histoire du progrès du droit des gens*, t. 11, p. 191-195.

La posicion relativa de los gobiernos ingles y americano respecto de la navegacion de los grandes lagos y del San Lorenzo, era poco mas ó menos la misma que la de los gobiernos español y americano respecto del Mississippi. Los Estados-Unidos poseen las riberas del Mediodia de los grandes lagos y del San Lorenzo hasta el lugar en que las fronteras septentrionales de la república tocan con el río, en tanto que la Inglaterra posee las riberas septentrionales de los lagos y del río en toda su estension, asi como tambien las riberas meridionales desde el grado 45º de latitud hasta su embocadura. La pretension que tenia el gobierno de los Estados-Unidos á la libre navegacion del río desde su nacimiento hasta la mar, fué en 1828 objeto de discusiones diplomáticas con el gobierno ingles, las que tenemos analizadas en nuestra obra de la historia del derecho de gentes (1).

§. 15.  
Navegacion del San  
Lorenzo.

(1) Wheaton, *Histoire du droit des gens*, t. 11, p. 195-199.